

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-906/19 - 1

### Sprawa C-906/19

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

11 grudnia 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Cour de cassation (Francja)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

7 maja 2019 r.

**Strona powodowa:**

FO

**Strona pozwana:**

Ministère public

---

[...]

REPUBLIKA FRANCUSKA

W IMIENIU NARODU FRANCUSKIEGO

COUR DE CASSATION (SĄD KASACYJNY), IZBA KARNA, podczas rozprawy [...] dnia 7 maja 2019 r. wydał następujące postanowienie:

[...]

Sąd kasacyjny orzeka w przedmiocie skargi wniesionej przez:

- FO,

na wyrok cour d'appel de Versailles (sądu apelacyjnego w Wersalu), izba osiemnasta, z dnia 2 maja 2018 r., który za naruszenia regulacji związanych z warunkami pracy w transporcie drogowym nałożył na niego grzywnę w wysokości 10 125 euro.

[...].

### **Okoliczności powstania sporu**

1. [...] [**Or. 2**] [...] [zwyczajowe cytaty]
2. Dnia 2 kwietnia 2013 r. w Wersalu funkcjonariusze wydziału zapobiegania oraz zwalczania przestępstw drogowych przeprowadzili kontrolę drogową pojazdu użytkowanego przez przedsiębiorstwo Omnibusunternehmen FO z siedzibą w Segenthal w Niemczech.
3. Podczas kontroli funkcjonariusze poprosili kierowcę o uzasadnienie wykonywanych czynności w tymże dniu oraz w 28 dniach poprzedzających – stosując art. 26 [rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 561/2006”]. Funkcjonariusze stwierdzili, że od 5 do 9 marca, a następnie od 14 do 16 marca, czyli przez 9 dni, pojazd był w ruchu mimo, że karta kierowcy wymagana przez art. 1 dekretu nr 2006–303 z dnia 10 marca 2006 r. obowiązującego w tym czasie (art. R. 3312–19 kodeksu transportowego) nie była włożona do chronotachografu (zwanego „tachografem” od wejścia w życie [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu] (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 165/2014”).
4. W następstwie tych faktów, wobec FO kierującego wskazanym wyżej przedsiębiorstwem zostało wszczęte postępowanie na podstawie art. L.3315–5 akapit pierwszy kodeksu transportowego ze względu na popełnienie w Wersalu dziewięciokrotnie, w wyżej wskazanych dniach, przestępstwa braku umieszczenia karty kierowcy w tachografie pojazdu.
5. Tribunal correctionnel de Versailles (sąd karny w Wersalu) uznał te okoliczności faktyczne za dowiedzione oraz orzekł wobec oskarżonego grzywnę w wysokości 10 125 euro. Sąd apelacyjny w Wersalu, do którego oskarżony wniósł apelację, a ministère public (prokuratura) apelację wzajemną, utrzymał w mocy to orzeczenie co do winy oraz co do kary.

6. Przed sądem apelacyjnym FO podniósł brak właściwości miejscowej francuskich sądów karnych z tego względu, że z jednej strony zarzucane czyny zabronione, pomimo ich stwierdzenia we Francji, zostały popełnione w Niemczech, jako że to tam znajdował się pojazd w dniach, co do których sformułowany został zarzut niedopilnowania włożenia karty kierowcy do urządzenia rejestrującego, a z drugiej strony ani prawo francuskie w związku z zasadą terytorialności, ani prawo Unii, a konkretnie wprowadzający karalność omawianych czynów art. 2 rozporządzenia nr 561/2006, z uwagi na brak odesłania w nim do rozporządzenia nr 3821/85, nie upoważniają władz francuskich po wykryciu naruszeń do ścigania ich sprawcy, ponieważ naruszenia zostały popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego Unii. **[Or. 3]**

7. Celem odrzucenia tej argumentacji sądy przyjęły stanowisko, że czyny stwierdzone w czasie kontroli drogowej objęte są zakresem zastosowania art. L.3315–5 kodeksu transportowego, który wprowadza karę sześciu miesięcy pozbawienia wolności oraz grzywny w wysokości 3750 euro za czyn uczestnictwa w ruchu drogowym z nieprawidłową kartą kierowcy lub kartą nienależącą do kierowcy użytkującego pojazd, lub bez umieszczenia karty w chronotachografie pojazdu. Sądy stwierdziły, że przepis ten został wprowadzony celem zastosowania rozporządzenia nr 3821/85.

8. Sąd apelacyjny dodał, że art. 19 rozporządzenia nr 561/2006 zawiera w ust. 2 wyraźne wyłączenie zasady terytorialności ścigania, pozwalając państwu członkowskiemu na nakładanie kar za czyny określone w tym rozporządzeniu, nawet jeśli zostały popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz że z uwagi na to, iż ten wyjątek odnosi się wprost do „niniejszego rozporządzenia”, można wnioskować, że odniesienie to obejmuje art. 19 ust. 1, w którym mowa jest o rozporządzeniu nr 3821/85.

9. Sądy stwierdziły, że rozporządzenie nr 561/2006, które ma pierwszeństwo przed przepisami krajowymi, wyłącza zasadę terytorialności ścigania, obejmując tym wyłączeniem przepisy bezpośrednio związane nie tylko z tym rozporządzeniem, ale również przepisy, na które to rozporządzenie wskazuje, mianowicie przepisy rozporządzenia nr 3821/85.

10. Sądy odrzuciły ponadto zarzut braku jurysdykcji podniesiony przez oskarżonego.

11. FO wniósł skargę kasacyjną od tego wyroku. Po przytoczeniu zasadniczo argumentacji, którą przedstawił przed sądami niższej instancji, zwrócił się do sądu kasacyjnego o skierowanie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pytania prejudycjalnego celem jego rozpatrzenia.

12. Skarżący wniósł ponadto, by sąd kasacyjny uchylił wyrok sądu apelacyjnego w Wersalu z innej przyczyny. Zarzucił mu brak odpowiedzi na jego argumentację, zgodnie z którą nie mógł popełnić zarzucanych mu czynów, jako że regulacja odnosząca się do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku nie ma

zastosowania do tras krótszych niż 50 km oraz że w tym przypadku kierowcy zwolnieni są z umieszczenia karty kierowcy w chronotachografie. FO wskazał również, że tachograf znajdował się w położeniu „out of scope”, uściślając, że podczas całego ruchu pojazdu poza zakresem zastosowania regulacji odnoszącej się do czasu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynku karta kierowcy nie była w nim umieszczona.

13. Z tej argumentacji wynika, że dla przedsiębiorstwa transportu drogowego dozwolone jest mieszane korzystanie ze swoich pojazdów, w ten sposób że kierowcy będący przydzieleni do transportu objętego zakresem zastosowania art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 mogą wyłączyć tachograf, a następnie uruchomić go ponownie podczas wykonywania transportu niewchodzącego w zakres tego wyjątku. **[Or. 4]**

14. Tymczasem tego poglądu, który zawiera w sobie wykładnię prawa wspólnotowego, nie można dopuścić bez pogłębionej analizy.

#### **Przepisy mające zastosowanie w sprawie**

15. Regulacja transportu drogowego opiera się na dwóch rozporządzeniach wydanych 20 grudnia 1985 r. oraz ich późniejszych wersjach.

16. Chodzi, po pierwsze, o rozporządzenie nr 3821/85. Rozporządzenie to było nowelizowane wielokrotnie, by następnie zostać zastąpione przez rozporządzenie nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r., które, będąc następczym wobec rozpatrywanych czynów, nie ma zastosowania do niniejszej sprawy.

17. Po drugie, chodzi o rozporządzenie nr 3820/85. Rozporządzenie to zostało zastąpione rozporządzeniem nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. Ten ostatni akt ma zastosowanie do czynów rozpatrywanych w niniejszej sprawie. Oprócz tego, że zawiera przepisy zmieniające rozporządzenie nr 3821/85, które są podstawą ścigania realizowanego w niniejszej sprawie, zawiera również przepis uprawniający państwa członkowskie do karania za stwierdzone przez nie naruszenia jego przepisów, nawet gdy czyny te zostały popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego.

18. Te dwa akty wydają się tworzyć spójny system, w którym stwierdzenie naruszenia regulacji związanej z długością czasu prowadzenia pojazdu, której źródło znajduje się w rozporządzeniu nr 3820/85, jest możliwe tylko, jeśli przestrzegana jest regulacja dotycząca urządzenia rejestrującego (tachografu), która ma swoje źródło w rozporządzeniu nr 3821/85.

19. Rozporządzenie nr 3821/85 w czasie popełnienia rozpatrywanych czynów zawierało art. 15, którego ust. 1 i 7 były zredagowane w następstwie zmian wprowadzonych przez art. 26 rozporządzenia nr 561/2006 następująco:

„2. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejścia pojazdu. Nie wyjątku się wykresówki ani karty kierowcy z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d): **[Or. 5]**

a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub

b) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

Jeśli pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.

Kierowcy uzupełniają odpowiednio wykresówki, jeżeli w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, w taki sposób, aby informacje, określone w załączniku I rozdział II pkt 1–3, były zapisywane na wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.

7. a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;

ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz

iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006].

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt (i) oraz (iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:



- i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;
- ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia [nr 561/2006] oraz
- iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, [Or.6] w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia [nr 561/2006], analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3”.

20. Dyrektywa 2006/22/WE z dnia 15 marca 2006 r. zawiera załącznik III zmieniony przez dyrektywę 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r., który w swej ostatej formie wymaga penalizacji jako „bardzo poważnego” naruszenia wskazanego w art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85 polegającego na „niemożności okazania zapisów z poprzednich 28 dni” (naruszenie I3).

21. W prawie krajowym naruszenie to jest opisane w art. L.3315–5 kodeksu transportowego, który przewiduje karę sześciu miesięcy pozbawienia wolności oraz 3750 euro grzywny za czyn uczestnictwa w ruchu drogowym z nieprawidłową kartą kierowcy lub kartą nienależącą do kierowcy użytkującego pojazd, lub bez umieszczenia karty w chronotachografie pojazdu.

22. Sąd kasacyjny, izba karna, wielokrotnie stosował w sposób bezpośredni przepisy wynikające z rozporządzeń nr 3820/85 oraz nr 3821/85, a także rozporządzeń wprowadzonych w ich miejsce. [...] [Odesłania do orzecznictwa].

23. Uprawnienie państwa członkowskiego do dokonania kontroli w celu ścigania rzeczonoego naruszenia w sytuacji, gdy okazuje się, że w czasie całości lub części okresu dwudziestu ośmiu dni poprzedzających kontrolę pojazd znajdował się na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jest poddawane w wątpliwość przez skarżącego w oparciu o wykładnię art. 19 rozporządzenia nr 561/2006.

24. Artykuł 19 rozporządzenia nr 561/2006 ma następujące brzmienie:

„1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich

stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające oraz niedyskryminujące. Jakiegokolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz [Or. 7] przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Komisja informuje o nich państwa członkowskie.

2. Państwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.

W drodze wyjątku, gdy ujawniono naruszenie:

- które nie miało miejsca na terytorium danego państwa członkowskiego, oraz
- którego dopuściło się przedsiębiorstwo mające siedzibę lub kierowca zatrudniony w innym państwie członkowskim lub w państwie trzecim,

państwo członkowskie może do dnia 1 stycznia 2009 r. zamiast nałożenia kary powiadomić o takim naruszeniu właściwy organ w państwie członkowskim lub państwie trzecim, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę lub w którym zatrudniony jest kierowca.

3. W przypadku wszczęcia postępowania lub nałożenia kary przez państwo członkowskie za określone naruszenie przepisów, przedstawia się kierowcy na piśmie odpowiednie dowody.

4. Państwa członkowskie zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, na przedsiębiorstwa lub związanych z nimi spedytorów, nadawców ładunku, organizatorów wycieczek, głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudnienia kierowców”.

25. Rozporządzenie nr 561/2006 zawiera wreszcie art. 3 lit. a), który brzmi następująco:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego: a) pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km”.

26. Artykuł 15 tegoż rozporządzenia wskazuje również, że:

„Państwa członkowskie zapewnią objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a) przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę

w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku”. [Or. 8]

27. Artykuł 3 rozporządzenia nr 3821/85 w brzmieniu zmienionym przez art. 26 wskazanego wcześniej rozporządzenia stanowi dodatkowo, że:

„1. Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 [...]”.

### **Prezentacja i znaczenie pytań**

28. Przede wszystkim w ocenie skarżącego art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006 powinien być rozumiany w ten sposób, że o ile pozwala państwu na karanie za naruszenie stwierdzone na jego terytorium i popełnionego na terytorium innego państwa członkowskiego w przypadku naruszeń rozporządzenia nr 561/2006, o tyle nie pozwala na to w przypadku naruszeń rozporządzenia nr 3821/85.

29. Wobec braku innego przepisu prawa wspólnotowego, z powyższego wynika, że państwa członkowskie nie mogą ścigać za naruszenie przepisów art. 15 rozporządzenia nr 3821/85, jeśli okaże się, że w okresie dwudziestu ośmiu dni poprzedzających kontrolę kierowca znajdował się na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

30. A contrario można jednak argumentować, że karanie za popełnienie naruszeń rozporządzenia nr 3821/85 jest konieczne i służy wsparciu ścigania za naruszenia rozporządzenia nr 561/2006, co może uzasadniać odmienną wykładnię art. 19 tego rozporządzenia – taką, którą przyjął Sąd Apelacyjny w Wersalu (przytoczoną w pkt 8 powyżej).

31. Można ponadto odnieść się do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z którymi: „przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa Unii należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także cele realizowane przez regulację, której stanowi on część” (TSUE, wyrok z dnia 3 października 2013 r., Lundberg, C-317/12) oraz „przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa unijnego należy uwzględniać nie tylko jego brzmienie, lecz także jego kontekst oraz cele regulacji, której część on stanowi” (TSUE, wyrok z dnia 26 września 2018 r., Baumgartner, C-513/17, pkt 23).

32. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej przypomniał także, że „w świetle tego celu i dla zapewnienia skuteczności wykonywania przepisów rozporządzenia nr 561/2006 – jak to potwierdza motyw 14 tego aktu – konieczne jest, by właściwe organy były w stanie stwierdzić przy przeprowadzaniu kontroli drogowych oraz po upływie okresu przejściowego, czy w dniu kontroli [or. 9] oraz w okresie 28 poprzedzających go dni należycie przestrzegany był czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku” oraz że „ze względu na skuteczne



wykonanie rozporządzenia nr 561/2006 w interesie bezpieczeństwa drogowego nie tylko konieczne jest kontrolowanie przestrzegania przepisów tego rozporządzenia, ale również jest wymagane, aby państwa członkowskie mogły nakładać skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające kary w przypadku stwierdzenia naruszenia, zgodnie z postanowieniami art. 19 ust. 1 tego rozporządzenia” (TSUE, wyrok z dnia 26 września 2018 r., Baumgartner, C-513/17, pkt 28 i 29).

33. W tym samym kontekście można wspomnieć, że pierwotnie oba rozporządzenia wprowadziły jednolity system kar, który pozwalał już na ściganie naruszeń popełnionych przez nierezydentów (TSUE, wyrok z dnia 23 stycznia 1997 r., Pastoors i Trans-Cap/ Belgische Staat, C-29/95).

34. Inne podejście mogłoby znaleźć poparcie w brzmieniu art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 561/2006, który przewiduje, że „kierowca [...] musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych [...] wykresówki [...], wszelkie zapisy [...] sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni”, a polega ono na przyjęciu, że naruszeniem prawa wspólnotowego jest sam fakt niemożności okazania zapisów żądanych w dniu kontroli. Pogląd ten wydaje się być spójny z koncepcją naruszenia I3 wskazanego w załączniku III do dyrektywy nr 2006/22/WE, o którym była mowa wyżej, polegającego na „niemożności okazania zapisów [...] z poprzednich 28 dni”.

36. Ponieważ takie uchybienie można stwierdzić jedynie w dniu dokonywania kontroli na terytorium państwa członkowskiego, które z założenia wszczyna postępowanie karne, ma ono siłą rzeczy charakter chwilowy, wobec czego kwestia ustalenia, czy naruszenie zostało dokonane w części na terytorium innego państwa członkowskiego, nie ma znaczenia.

37. Nie wydaje się, by Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej dokonał już wykładni rozpatrywanych przepisów w sposób, który pozwala odpowiedzieć na zarzut podniesiony przez skarżącego, mimo że zajmował się już zakresem art. 19 rozporządzenia nr 561/2006 (TSUE, ww. wyrok z dnia 26 września 2018 r., Baumgartner, C-513/17).

38. A zatem nieuprawnionym wydaje się uznanie, że prawidłowe zastosowanie prawa Unii jest na tyle oczywiste, że nie pozostawia miejsca na jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości (TSUE, wyrok z dnia 4 października 2018 r., Komisja Europejska/Republika Francuska, C-416/17, pkt 110). Poruszona wyżej kwestia powinna być przedmiotem pytania prejudycjalnego.

39. W drugiej kolejności, według skarżącego, jest dozwolone, by kierowca ustawił tachograf w pozycji „out of scope” przez część okresu [Or. 10] dwudziestu ośmiu dni poprzedzających dzień kontroli podczas wykonywania transportu objętego wyjątkiem przewidzianym w art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006.

40. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpowiadając na pytanie odnoszące się do treści innego odstępstwa zawartego w tym samym artykule rozporządzenia, a mianowicie do pojęcia „niezarobkowego przewozu rzeczy” w rozumieniu art. 3 lit. h) przedmiotowego rozporządzenia, przypomniał (TSUE, ww. wyrok z dnia 3 października 2013 r., Lundberg, C-317/12), że nie byłoby zasadnym, by w świetle celów realizowanych przez skarżoną regulację „podważyć skuteczność przewidzianego odstępstwa [...]” (pkt 34), że należy zaznaczyć, iż taki transport „nie ma wpływu na konkurencję w sektorze transportu drogowego” (pkt 35) oraz w końcu, że proponowana wykładnia rozpatrywanego przepisu prawa Unii „nie powinna mieć istotnych negatywnych skutków w zakresie bezpieczeństwa drogowego” (pkt 37).

41. Nie jest pewnym, czy te argumenty znajdują zastosowanie w przypadku prowadzenia pojazdów w jednostkowym okresie dwudziestu ośmiu dni podczas przewozów, z których jedne objęte są przepisami ogólnymi, a inne – wyjątkiem z art. 3 lit. a).

42. Założenie takiego łącznego stosowania przepisów rozporządzeń nr 561/2006 oraz nr 3821/85 tworzących przepisy ogólne oraz przytoczonego wyżej wyjątku nie wydaje się być przewidziane przez art. 3 rozporządzenia nr 3821/85, który ogranicza się do stwierdzenia, że w przypadku, o którym mowa w art. 3 lit. a.) urządzenie rejestrujące nie jest „instalowane i używane”.

43. Wykładnia proponowana przez skarżącego nie wydaje się być na tyle oczywista, aby nie pozostawiać miejsca na jakiegokolwiek racjonalne wątpliwości. Drugie pytanie prejudycjalne zostanie zatem zadane.

#### **Z POWYŻSZYCH WZGLĘDÓW, Sąd**

PRZEDSTAWIA Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania:

Czy art. 19 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zgodnie z którym „[p]aństwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego”, znajduje zastosowanie jedynie do naruszeń przepisów tego rozporządzenia czy również naruszeń [Or. 11] przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, które zastąpiono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym?

Czy art. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, powinien być interpretowany w ten sposób, że pozwala kierowcy odstąpić od stosowania przepisów art. 15 ust. 2 i 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, które zastąpiono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym, zgodnie z którymi kierowca powinien być w stanie okazać na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych wykresówki oraz wszelkie zapisy sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni w przypadku używania w okresie 28 dni pojazdu do przewozów, spośród których jedne wchodzą w zakres zastosowania przepisów ustanawiających wspomniany wyjątek, a inne nie pozwalają na żadne odstępstwo od używania urządzenia rejestrującego?

ZAWIESZA postępowanie do czasu wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej;

[...]

[...] [formalności]

DOKUMENT ROBOCZY